Contribution de FNE OCMED à l'enquête publique relative au SCOT du bassin de Thau

FNE Occitanie-Méditerranée (OCMED) est une des principales fédération régionale des associations de protection de la nature en Occitanie, regroupant plus de 50 associations correspondant à plus de 20 000 adhérents. Elle est agréée pour la protection de la nature et habilitée à participer au débat public. L'association a pour objectif la protection de la nature, de l'environnement, du cadre de vie et de lutter contre le dérèglement climatique et les catastrophes naturelles, dans le respect de la santé publique et dans la perspective humaniste d'une société supportable et désirable.

Le Scot comporte plusieurs éléments positifs, notamment le choix de réduire la croissance démographique du territoire de façon significative au regard de l'évolution tendancielle des dernières années. Les documents présentés à l'enquête publique identifient un grand nombre d'enjeux environnementaux et affichent une volonté forte de les préserver, voire de restaurer certains milieux dégradés.

FNE OCMED observe cependant que les choix s'appuient sur des éléments qui ne permettent pas de s'assurer qu'ils sont toujours les plus pertinents.

Ainsi, FNE OCMED propose dans la présente contribution une série d'observations visant à améliorer la bonne prise en compte de l'environnement dans les documents du SCOT.

* * *

Concernant la maîtrise de la consommation foncière

FNE OCMED salue les évolutions du SCOT, suite aux évolutions du document après le premier projet, qui est désormais réellement ambitieuse.

Le choix majeur du SCOT est de restreindre l'urbanisation au triangle urbain Marseillan, Sète, Frontignan, Balaruc. Ce choix est pertinent.

Il reste toutefois encore des points d'interrogation :

- nous estimons qu'il est possible d'actualiser la situation liée à la consommation d'espace qui a eu lieu entre 2022 et 2026 pour actualiser ce qui est encore possible de consommer eu égard aux objectifs du SRADDET et de la loi ZAN.

- Nous estimons que le DOO pourrait ventiler davantage les possibilités de construction entre les différentes communes du territoire en établissant des priorisations et une hiérarchie des besoins par communes.

Proposition 1 : établir une ventilation territoriale de la consommation d'espace et hiérarchiser les besoins en fonction de leur importance et urgence.

La séquence ERC dans le SCOT, et les espaces de compensation

Le SMBT souligne que l'échelle d'un SCOT est large, ce qui induit le choix de concentrer la séquence ERC sur l'évitement. La réduction devra être mise en œuvre par les niveaux plus détaillés que sont les PLU et les projets sur le fondement des dispositions du document d'orientation et d'objectifs.

Néanmoins, beaucoup de dispositions du DOO demandent aux projets et aux plans d'urbanisation d'appliquer la séquence ERC, ce qui revient à simplement rappeler une obligation réglementaire, donc a peu d'effet concret. Le DOO rappelle également la nécessité de mettre en œuvre la séquence ERC au niveau des sites du réseau Natura 2000 mais omet de préciser que dans ce cadre là, il ne peut y avoir de compensation que dans le cas de la procédure dérogatoire à l'issue de laquelle il aura été démontré qu'il n'y a pas d'autre solution satisfaisante (évitement), et que l'atteinte est justifiée par une raison impérative d'intérêt public majeur.

Proposition 2 : préciser dans le DOO les conditions pour appliquer la séquence ERC dans un site Natura 2000.

Il est intéressant, en revanche, de lire que des espaces de renaturation pourront être utilisés comme des espaces de compensation mutualisés. Ces espaces sont identifiés spatialement sur des friches et plusieurs dispositions indiquent qu'il devront être privilégiés.

Le SCOT ne va cependant pas jusqu'à confier à un prestataire qualifié un outil de compensation mutualisé.

Un instrument de compensation mutualisée permettait une compensation de qualité et faciliterait les projets car les maîtres d'ouvrages pourraient sous-traiter la compensation qui reste une action difficile car elle demande des compétences élevées en écologie.

De fait le SCOT est décevant en ce qu'il utilise ces espaces identifiés de compensation essentiellement afin de neutraliser en partie le calcul du niveau d'artificialisation, ce qui apparaît insuffisant. FNE rappelle à cet égard que la compensation doit être cohérente sur le plan des fonctionnalités écologiques avec les écosystèmes dégradés par les aménagements.

Proposition 3 : inviter les collectivités à identifier un instrument de compensation mutualisée

Concernant le projet ZIFMAR 2 et l'éolien en mer

Le Scot prévoit le comblement dune partie du port de Sète-Frontignan afin de créer une plateforme dédiée au développement et à la logistique liées à l'implantation d'éoliennes (Zifmar2). L'évaluation environnementale du projet est jointe en annexe.

Le dossier mentionne l'opportunité économique que constitue le développement de l'éolien flottant dans le golfe du Lion, prévu au document stratégique de façade, mais ne propose aucune analyse de la place des différentes plateformes (Fos-sur-mer, Port-la-nouvelle et Sète) pour ce qui concerne le déploiement de l'éolien terrestre et maritime. On conçoit bien l'intérêt de placer les sites de maintenance à proximité des parcs éoliens, mais c'est moins évident pour les sites de développement, la construction et l'assemblage des éoliennes.

Il manque une analyse des besoins, de la complémentarité des trois grands plateformes portuaires et des effets cumulés, comparés à l'incidence d'une seule plateforme, dans le cas où les trois plateformes seraient mises en place.

De plus, il y a une réelle difficulté juridique eu égard à l'incompatibilité de ce projet avec le document stratégique de façade Méditerranée. FNE OCMED ne partage pas l'analyse du SCOT selon laquelle le document de doctrine national autorise des dérogations aux objectifs de non artificialisation de la mer, prévu par le document stratégique de façade. En effet, une « doctrine », même nationale, n'a pas de valeur juridique opposable, alors que le document stratégique de façade, prévu par la législation, et intégré au code de l'urbanisme, s'impose aux SCOT dans un rapport de compatibilité. Ce point constitue une très grande fragilité juridique pour le SCOT.

Il serait en plus pertinent, au vue de l'aspect stratégique régional de ce projet pour l'éolien en mer, qu'il soit décidé et validé à l'échelle de la façade méditerranéenne.

Proposition 4 : réserver le projet ZIFMAR 2 à son inscription dans le document stratégique de façade et à l'évaluation environnementale stratégique réalisée à cette échelle

La trame verte et bleue

Comme pour les autres enjeux le document d'orientation et d'objectifs « impose » la mise en œuvre de la séquence Éviter, Réduire, Compenser pour les projets d'urbanisation et d'aménagement. Ici aussi, c'est le code de l'environnement qui impose, pas le SCOT, dont la valeur ajoutée n'est qu'un simple rappel à la réglementation.

Par contre, le SCOT comporte un dispositif opérationnel, avec une trame verte et bleue qui conditionne en grande partie les aménagements et l'artificialisation en proscrivant l'urbanisation au sein des corridors et réservoirs identifiés. Toutefois, cette trame n'apparaît pas construite en cohérence avec la trame du Sraddet : la MRAe a identifié les différences, mais le dossier ne les justifie pas, contrairement à ce qui est affirmé dans le mémoire en réponse.

Ce travail de justification reste donc encore à faire.

Proposition 5 : Justifier les écarts entre la trame verte et bleue du SRCE et celle du SCOT

Concernant la loi littoral

Sur la forme, nous attirons votre attention sur le fait que la cartographie récapitulative de la loi littoral, en page 95 du DOO du SCOT mis en enquête publique est particulièrement difficile à lire et peu accessible. Cette carte est saturée d'informations qui se superposent les unes sur les autres ce qui rend difficilement compréhensibles les informations qui y figurent.

Proposition 6 : établir une annexe cartographique pour rendre plus lisibles les dispositions du SCOT sur l'application de la loi littoral

Les espaces remarquables du littoral

Sur le fond, nous pensons qu'il manque des éléments relatifs aux espaces remarquables du littoral.

Par exemple, entre Mèze et Marseillan, on remarque que l'espace géré par le conservatoire du littoral n'est pas intégralement repris comme étant un espace remarquable du littoral :

Espace géré par le conservatoire du littoral

Cet espace remarquable est numéroté 11 sur la carte page 95 du DOO du SCOT. Cet espace est également classé Natura 2000 et identifié comme une zone humide et une zone rouge du PPRI. Tous les critères pour le classer remarquable sont réunis.

Enfin, un morceau de littoral a été enlevé de la carte des espaces remarquables du littoral à l'Est de Frontignan (numéroté 19 dans la carte en page 95 du DOO) :

On ne comprend pas pour quelle raison cet espace a été retiré des espaces remarquables du littoral alors qu'il ne se distingue pas particulièrement par rapport aux autres espaces situés à proximité immédiate.
En l'absence de fond de carte IGN, il est d'ailleurs très difficile de visualiser à quel lieu cela correspond exactement.
Il convient soit de rectifier cela, soit d'expliquer les motifs pour lesquels il a été retiré. Plus globalement le manque de lisibilité de la carte rend difficilement compréhensible ce qui est désigné à cet endroit.

Proposition 7 : reprendre la délimitation des espaces remarquables du littoral numéros 11 et 19

Les agglomérations et villages

Le SCOT ne prévoit d'identifier que des agglomérations.

Toutefois, le lotissement situé au nord de la RN 113 à Bouzigues n'est pas une agglomération. Il est séparé de l'agglomération de Bouzigues et n'est donc pas en continuité de son urbanisation. Comportant une soixantaine d'habitations, sans infrastructure publique, ce site devrait être retiré des agglomérations au sens de la loi littoral et du SCOT de l'étang de Thau.

Lire dans ce sens : CAA de Nantes, 27 avril 2021, n°19NT03625 (commune de Plouguerneau) : « *alors même qu'il compte une soixantaine de constructions, que le hameau de Kréac'h An Avel constitue une zone d'urbanisation diffuse éloignée du centre-bourg de Plouguerneau et que l'extension de l'urbanisation ne peut y être autorisée*. »

Ce lotissement n'est ni une agglomération, ni un village.

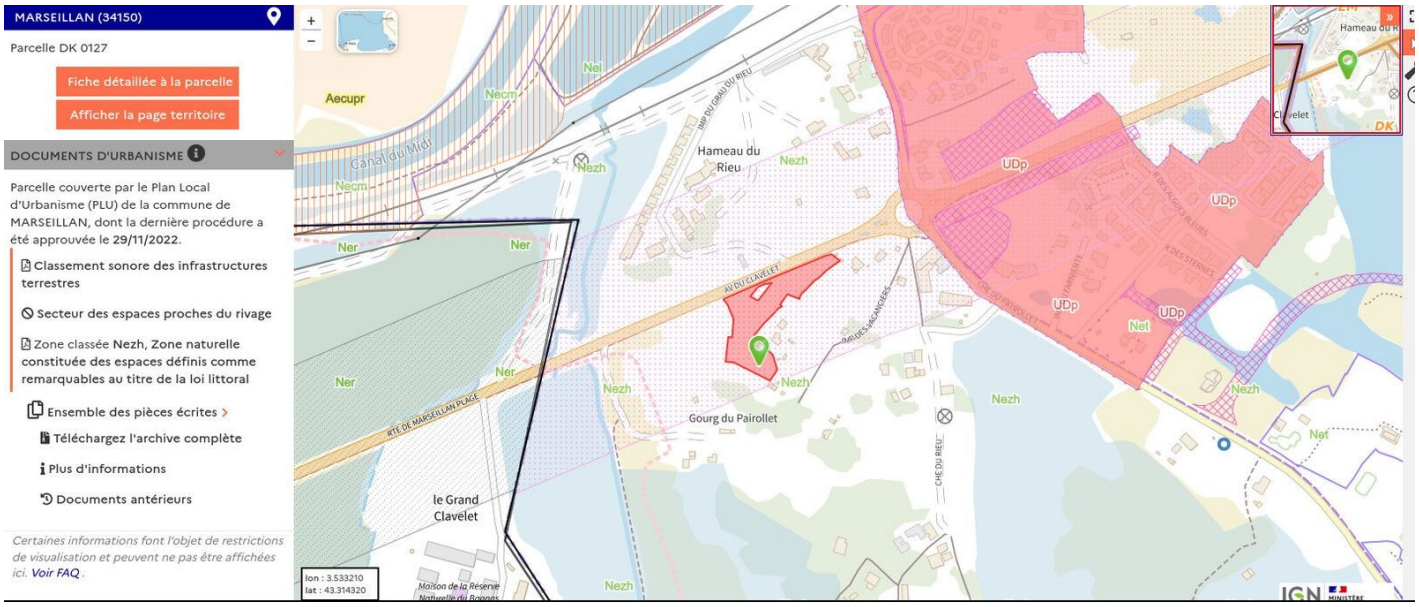
Proposition 8 : supprimer l'espace situé au nord de la RN 113 de l'agglomération de Bouzigues

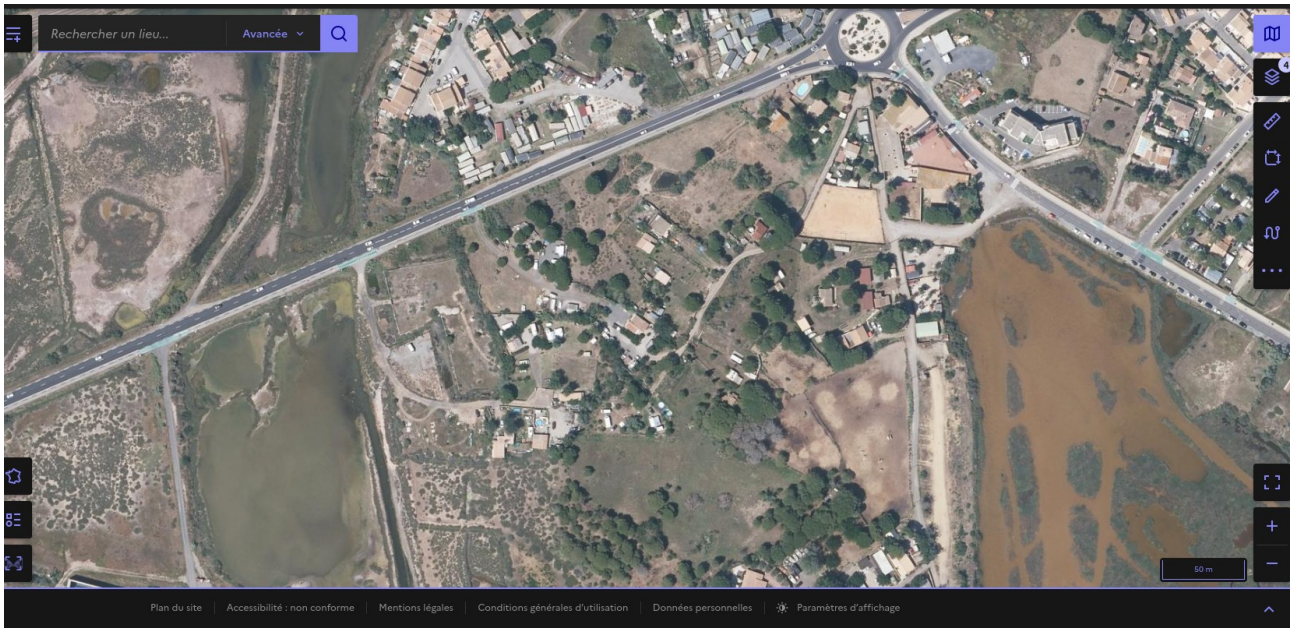
Le village situé à l'ouest de Marseillan semble pour sa part englober un secteur de constructions illégales :

Il s'agit du secteur situé en dessous de l'espace remarquable 17.

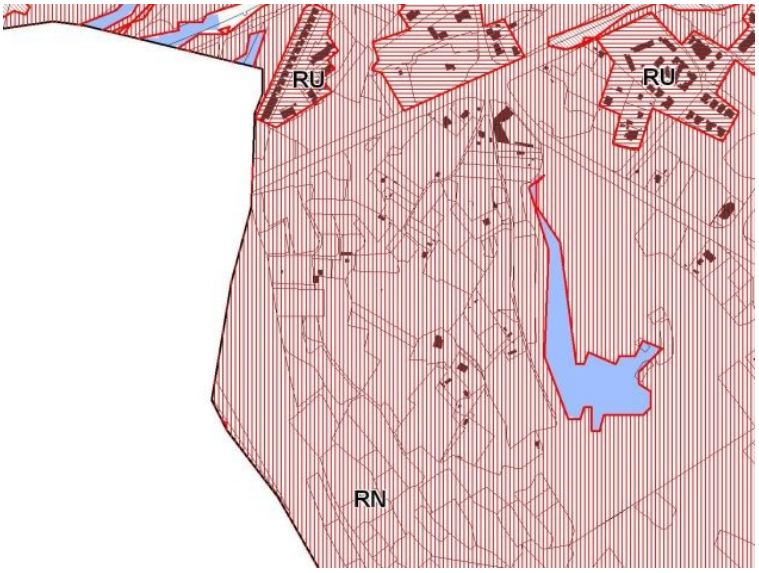
Ce secteur situé entre l'agglomération de Marseillan et le domaine du Grand Clavelet (Agde) est massivement « *cabanisé* » alors qu'il s'agit d'une zone naturelle humide et qu'il fait partie d'une zone à risque du plan de prévention des risques inondations.

Il est aujourd'hui classé espace remarquable dans le PLU de Marseillan.





Au sud de la D 612 entre Marseillan et Agde, l'espace a été massivement cabanisé alors qu'il s'agit d'une zone humide et inondable considérée comme un espace remarquable du littoral dans le plan local d'urbanisme de Marseillan.



Ce secteur est également classé en zone rouge au PPRI de Marseillan.

Si cet espace remarquable a été massivement dégradé par les constructions illégales, il ne faut absolument pas que le SCOT valide ce fait acquis et ne surtout pas considérer cet espace comme faisant partie de l'agglomération de Marseillan. Ces constructions ont vocation à être démolies dans le cadre de l'action engagée par l'État pour lutter contre la cabanisation. Les communes de Marseillan, Mèze et Sète sont adhérentes de la Charte de lutte contre la cabanisation. Il ne faut pas que le SCOT

fragilise l'action de l'État engagée pour lutter contre la cabanisation[1], ni qu'il conduise à aggraver le nombre de constructions exposées aux risques naturels.

Proposition 9 : supprimer de l'agglomération de Marseillan l'espace remarquable numéroté 17

Concernant l'ancienne carrière Lafarge de Sète

Le SCOT identifie l'ancienne carrière Lafarge comme un site dégradé susceptible d'accueillir un projet de parc photovoltaïque.

La société LAFARGE, lors de se cessation d'activité, a présenté un plan de remise en état. Cette remise en état est considérée comme achevée depuis le PV de recollement de l'inspection des installations classées du 20 février 2026. Le site est considéré comme dépollué et permet une affectation à divers types d'usage.

A l'origine, les collectivités y prévoyaient « *un pôle d'activités sportives et de loisirs, avec un palais des sports* », et une zone dédiée aux activités économiques en lien avec le sport. Une friche sportive, dédiée aux activités de pleine nature, était également prévue.

L'espace qui est à disposition des collectivités est extrêmement intéressant. Ce site n'est plus un site « dégradé ».

FNE OCMED invite donc les auteurs du SCOT à reconsidérer l'affectation de ce site, en y intégrant des réflexions sur le rôle que pourrait avoir le site pour améliorer la continuité écologique entre l'étang de Thau et les espaces terrestres.

Les réflexions dans le cadre du SCOT sur l'avenir de ce site nous paraissent ainsi insuffisantes, ou du moins, pourraient être davantage ouvertes, proposer plusieurs pistes à affiner éventuellement lors de la phase projet.

Proposition 10 : prévoir une concertation concernant le devenir du site de l'ancienne carrière Lafarge de Sète

Pollutions atmosphériques, transports et projets routiers

L'évaluation environnementale utilise un calcul simple fondé sur un taux d'émission par habitant pour les émissions de gaz à effet de serre. En revanche, la pollution atmosphérique et le bruit dus aux transports ne sont analysés que de façon qualitative. Les prescriptions du SCOT sur le bâtiment, la cohabitation entre industrie et habitations, les modes actifs de déplacement et les transports en commun ne sont pas assortis d'objectifs quantitatifs.

1 https://www.herault.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-construction-et-logement/Lutte-contre-la-cabanisation

Le SCOT liste plusieurs projets, pour certains très anciens : contournement de Marseillan, contournement de Mèze / Loupian, création d'un échangeur sur l'A9 à Mèze, Doublement de la RD 600 entre l'A9 et Frontignan, et enfin un contournement à Gigean.

L'évaluation environnementale comprend très peu d'éléments à ce sujet.
La justification et la pertinence de ces projets est très peu expliquée et développée. Le simple fait que ces projets soient particulièrement anciens et n'aient pas été engagés depuis lors interroge sur l'intérêt même que leur porte les collectivités.
Aucune analyse des flux routiers et des pollutions associées n'est produite alors que l'échelle du SCOT serait particulièrement pertinente pour cela.

Hormis le doublement de la RD 600, ces projets ne sont pas cartographiés et apparaissent ainsi comme des pétitions de principes sans grandes précisions.

S'il convient bien de distinguer ce qui relève de l'étude d'impact de ces projets, qui a vocation à être réalisée ultérieurement et être beaucoup plus précise, et de l'évaluation environnementale stratégique de ces projets qui est réalisée dans le cadre du SCOT, il n'en demeure pas moins que l'évaluation environnementale devrait aborder les questions stratégiques principales autour de ces projets : leur utilité, leurs liens avec les infrastructures existantes, les possibilités de tracés et variantes envisageables, et ce eu égard aux enjeux environnementaux principaux.

Enfin, il faut mettre en avant les objectifs du SCOT en matière de raccordement ferroviaire, et donc, de report modal attendu, ce qui peut ainsi influer sur la pertinence des projets routiers. En particulier, la construction de la ligne à grande vitesse est susceptible de libérer des créneaux sur la ligne Montpellier – Sète – Agde, et donc, faciliter le report modal.

Proposition 11 : compléter l'évaluation environnementale relative aux transports, en intégrant les conséquences des projets routiers et en évaluant leur pertinence notamment eu égard aux objectifs de report modal, ainsi qu'aux objectifs de réduction des émissions de GES.

Proposition 12 : hiérarchiser par importance et priorité les projets routiers

Nous nous interrogeons également sur la faisabilité des projets routiers eu égard au décompte foncier du « ZAN ». Le total d'équipements prévus dans le décompte du ZAN, à l'horizon 20 ans, est de 16,1 hectares (page 153). Cela doit donc nécessairement comprendre les projets routiers. Les auteurs du SCOT n'expliquent pas comment ils vont faire rentrer trois projets de contournement routier, le doublement d'une route et la création d'un échangeur dans ce décompte de 16 hectares, d'autant plus qu'on peut imaginer que d'autres types d'équipements pourraient déjà être prévus.

Proposition 13 : Recalculer le décompte foncier du ZAN « infrastructures » en y intégrant les projets routiers

<u>L'évaluation des besoins en eau</u>

Il est prévu dans le SCOT que la mobilisation du réseau Aqua Domitia offrira un complètement stratégique avec un débit de 970 l/s d'eau brute (p. 158 du document sur la justification des choix).

Cette affirmation est risquée.

En effet, lors des périodes estivales, le réseau Aqua Domitia est déjà saturé. Le Conseil départemental écrivait effectivement que « *en période estivale (avril à septembre), la totalité des débits sont d'ores et déjà alloués (entre juin et août), sans aucune nouvelle possibilité que ce soit pour l'eau potable ou l'irrigation.* »
https://herault.fr/2492-retenues-hivernales-foire-aux-questions.htm

Ainsi, il paraît difficile de pouvoir compter sur la mobilisation de cette ressource au moment où les collectivités en auront le plus besoin (période estivale).

En effet, les besoins en irrigation durant l'été sont un enjeu fort pour le territoire :
« *Selon les données fournies par BRL, la consommation en eau brute pour l'irrigation a été de 1,8 Mm3 en 2019 avec une augmentation de près de 60% depuis 2015* ».
Ce que ce chiffre ne dit pas, c'est que les besoins sont concentrés en période estivale au moment même où le réseau et les disponibilités sont les moins importantes.

Si le SCOT souhaite utiliser cette ressource, il faudra soit réduire les prélèvements par ailleurs, soit augmenter la capacité du réseau Aqua Domitia.

Il faut inviter les auteurs du SCOT à vérifier que leur projection est réellement possible.

Proposition 14 : Compléter l'évaluation environnementale du SCOT concernant les besoins en eau en distinguant les besoins hivernaux des besoins estivaux.

La maîtrise des pollutions de l'eau (qualité des rejets, stations d'épuration…)

La concentration de l'urbanisation autour du triangle urbain trouve notamment sa pertinence par le traitement des eaux usées par la station de Sète qui rejette en mer, alors que la lagune, sur laquelle sont concentrés les enjeux, draine l'ensemble des eaux du reste du bassin versant.

La principale vertu des rejets urbains de l'agglomération de Sète est présentée comme liée à un rejet en mer, or, cette station est très récente, utilise des technologies membranaires et rejette une eau de qualité « baignade ». Une telle performance ne peut être exclue dans l'arrière pays, faute de quoi on assisterait à des contaminations répétées de la lagune ce qui serait contraire à l'objectif recherché.

FNE considère que c'est bien le rôle de l'évaluation environnementale de montrer que la solution retenue est la meilleure. Pour cela il faudrait quantifier l'ensemble des rejets actuels et à venir, urbains et ruraux, en prenant en compte non seulement les rejets d'eaux usées et leurs traitements, mais aussi les rejets diffus liés à l'agriculture et aux eaux pluviales.

Proposition 15 : Évaluer, comparer et hiérarchiser les conséquences de rejets urbains par stations d'épuration avec ceux issus des eaux pluviales urbaines et agricoles

Les risques naturels

Les principaux risques naturels sont liés aux inondations et submersion marine.

Le territoire est largement soumis à ces risques, qui constituent un enjeu majeur à l'échelle du SCOT.

L'autorité environnementale avait déjà largement identifié les manques du projet de SCOT à ce sujet : « *L'évaluation des projets de développements identifiés par le SCoT sur le risque inondation et la déclinaison de la séquence ERC restent à mener, comme relevé par la MRAe dans son avis sur le projet précédent.* »

Suite à l'avis d'autorité environnementale, le SCOT a été complété, avec une description des enjeux, et notamment la nécessité de se mettre en compatibilité avec le PGRI 2022-2027 (plan de gestion des risques inondations).

Toutefois, la lecture de ce chapitre complété (pages 39 et suivantes) ne répond pas entièrement aux critiques qui étaient déjà émises.

Il manque clairement une évaluation et une présentation des « *points de tension* », c'est à dire là où il peut y avoir des projets d'extension d'urbanisation, ou des enjeux sur des urbanisations existantes, avec en même temps des risques identifiés. L'autorité environnementale le soulignait déjà : « *Le rapport environnemental identifie,* ***sans fournir de carte croisant secteurs de projets et aléas pour apprécier le risque*** »

Une présentation cartographique serait particulièrement utile pour identifier ces points de tension.

Sans éléments plus précis, le SCOT donne l'impression de ne pas avoir de vision claire des enjeux sur son territoire, autres que des prescriptions très généralistes qui n'aident nullement les collectivités à bien identifier et prendre en compte les enjeux de leurs territoires respectifs.

Proposition 16 : Produire une cartographie identifiant les points de tensions entre extension urbaine et risques naturels

En outre, l'actuel PGRI arrivera à échéance l'année prochaine. Il est actuellement en révision. Une actualisation des risques sur le territoire du SCOT sera nécessaire en fonction de l'évolution de la révision de ce document.

* * *

En définitive, FNE OCMED invite la collectivité à améliorer le projet de SCOT sur les points évoqués dans la présente contribution, et la commission d'enquête à émettre des recommandations et réserves sur ces sujets.

Récapitulatif des propositions de FNE OCMED :

Proposition 1 : établir une ventilation territoriale de la consommation d'espace et hiérarchiser les besoins en fonction de leur importance et urgence.

Proposition 2 : préciser dans le DOO les conditions pour appliquer la séquence ERC dans un site Natura 2000.

Proposition 3 : inviter les collectivités à identifier un instrument de compensation mutualisée

Proposition 4 : réserver le projet ZIFMAR 2 à son inscription dans le document stratégique de façade et à l'évaluation environnementale stratégique réalisée à cette échelle

Proposition 5 : Justifier les écarts entre la trame verte et bleue du SRCE et celle du SCOT

Proposition 6 : établir une annexe cartographique pour rendre plus lisibles les dispositions du SCOT sur l'application de la loi littoral

Proposition 7 : reprendre la délimitation des espaces remarquables du littoral numéros 11 et 19

Proposition 8 : supprimer l'espace situé au nord de la RN 113 de l'agglomération de Bouzigues

Proposition 9 : supprimer de l'agglomération de Marseillan l'espace remarquable numéroté 17

Proposition 10 : prévoir une concertation concernant le devenir du site de l'ancienne carrière Lafarge de Sète

Proposition 11 : compléter l'évaluation environnementale relative aux transports, en intégrant les conséquences des projets routiers et en évaluant leur pertinence notamment eu égard aux objectifs de report modal, ainsi qu'aux objectifs de réduction des émissions de GES.

Proposition 12 : hiérarchiser par importance et priorité les projets routiers

Proposition 13 : Recalculer le décompte foncier du ZAN « infrastructures » en y intégrant les projets routiers

Proposition 14 : Compléter l'évaluation environnementale du SCOT concernant les besoins en eau en distinguant les besoins hivernaux des besoins estivaux.

Proposition 15 : Évaluer, comparer et hiérarchiser les conséquences de rejets urbains par stations d'épuration avec ceux issus des eaux pluviales urbaines et agricoles

Proposition 16 : Produire une cartographie identifiant les points de tensions entre extension urbaine et risques naturels

Romain ECORCHARD, coordinateur,

p. FNE OCMED

Le 26 octobre 2026